

5

10

Rückhaltesystem für Fahrzeuginsassen

15

## Stand der Technik

20

25

30

35

Die Erfindung betrifft ein Rückhaltesystem für Fahrzeuginsassen nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Der Straßenverkehr in dicht besiedelten Gebieten führt zu einer Gefährdung von Fahrzeug und Fahrzeuginsassen durch Seitenaufpralle (side Crash). Diese sind mit einem hohen Verletzungsrisiko für die Insassen verbunden, da nur eine vergleichsweise kurze Knautschzone zur Verfügung steht und die Zeit für das Erkennen einer Gefährdung und die anschließende Aktivierung von Rückhaltemitteln extrem kurz ist. Für die Erkennung von Seitenaufprallen werden bevorzugt Drucksensoren eingesetzt, die den Druck in dem Inneren eines Fahrzeugteils erfassen. Beispielsweise kann der Druck in einem von den Türen des Fahrzeugs umschlossenen Hohlraum gemessen werden. Derartige Drucksensoren erfassen unkritische langsame Druckänderungen während des normalen Fahrbetriebs, die beispielsweise durch Witterungseinflüsse oder Befahren von Straßen mit unterschiedlicher Höhenlage hervorgerufen werden. Weiterhin erfassen die Drucksensoren

einen durch einen Aufprall verursachten schnellen Druckanstieg (durch quasi-adiabatische Kompression). Um einen solchen schnellen Druckanstieg unbeeinflusst durch witterungs- oder höhenbedingte Druckänderungen erfassen zu können, wird eine auf den herrschenden Umgebungsdruck bezogene Normierung durchgeführt. Auf diese Weise kann aus dem Signal des Drucksensors ein der Crashgeschwindigkeit in etwa proportionaler Messwert abgeleitet werden. Leider kann auch dieser Messwert nicht zuverlässig genug als Kriterium für einen Seitenaufprall dienen, da er großen Schwankungen unterworfen ist. Aufpralluntersuchungen mit Pendeln und Ergebnisse von Crashtests haben nämlich gezeigt, dass die Stellung der Fensterscheiben des Fahrzeugs einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf diesen Messwert haben und diesen sogar so stark verfälschen können, dass ein Seitenaufprall nicht mehr zuverlässig zu erkennen ist. Praktische Versuchsergebnisse deuten darauf hin, dass die Amplitude des Ausgangssignals des Drucksensors bei einer völlig geöffneten Fensterscheibe um etwa 10 bis 20% geringer ausfällt als bei geschlossener Scheibe. Dies kann beispielsweise daran liegen, dass bei einer völlig heruntergelassenen Scheibe im Bereich der Dichtlippen ein offener Spalt gebildet wird, der für das Türvolumen eine undichte Stelle darstellt und somit den Polytropenexponent verändert. Dies hat die nachteilige Folge, dass bei dem Anstieg des Drucks infolge eines Seitenaufpralls nicht mehr ein so hoher Amplitudenwert erreicht wird. Weiterhin kann die heruntergelassene Scheibe die Druckeinlassöffnung des Drucksensors verdeckt sein, was zur Folge hat, dass die direkte Druckwelle durch die Scheibe gedämpft wird. Dieser nachteilige Effekt auf das Ausgangssignal des Drucksensors hängt von zahlreichen Parametern ab, wie beispielsweise von den geometrischen Abmessungen der Fahrzeugteile, insbesondere der Tür, dem Volumen der Tür, der Dichtheit der Tür, von Form und Größe der Scheiben, von der Konstruktion

und der Alterung der Dichtlippen, sowie von der Lage der Scheibe in der Tür. Als nachteilige Folge stellen sich Probleme bei der Erkennung eines Seitenaufpralls ein. Falls ein Fenster teilweise oder völlig geöffnet wird, ist mit einer wesentlich geringeren Amplitude bei einem Druckanstieg zu rechnen. Dies hat zur Folge, dass ein vorgegebener Schwellwert für die Auslösung von seitlichen Rückhaltemitteln möglicherweise erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht wird. Wegen der schon eingangs genannten Probleme bei einem Seitenaufprall ist es aber für die Sicherheit der Insassen außerordentlich wichtig, möglichst frühzeitig eine Risikobewertung durchzuführen, um eine Entscheidung für die Aktivierung von Rückhaltemitteln treffen zu können. Jede Millisekunde, um die diese kritische Entscheidung verzögert wird, kann das Risiko für die Insassen dramatisch erhöhen. Im Grenzfall kann es sogar vorkommen, dass ein den schwächsten Nichtauslösecrash repräsentierendes Drucksignal infolge einer heruntergelassenen Fensterscheibe so stark reduziert wird, dass es innerhalb der Applikationstoleranz nicht mehr sicher von dem Signal des stärksten Nichtauslösecrashes unterscheidbar ist. Als schwächster Nichtauslösecrash gilt dabei beispielsweise das bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von etwa 29 km/h auf eine deformierbare Barriere entstehende Drucksignal. Als stärkster Nichtauslösecrash das bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von etwa 19 km/h auf eine deformierbare Barriere entstehende Drucksignal. In Abhängigkeit von der Konstruktion des Fahrzeugs und insbesondere von der Fahrzeugtür kann daher ein Graubereich um die Auslöseschwelle entstehen, in dem mit einem undefinierten Verhalten der für den Seitenschutz vorgesehenen Rückhaltemittel zu rechnen ist. Abgesehen von der Amplitude des Drucksignals wird auch dessen Halbwertsbreite verringert, da aufgrund der undichten Stelle ein

schnellerer Druckausgleich mit der Umgebung erfolgt. Auch dies wirkt sich nachteilig auf die Erkennbarkeit eines Seitenaufpralls aus.

5 Aus DE 101 06 311 A1 ist ein Gerät zum Anbringen an eine  
Fahrzeugsür bekannt, das in einem Gehäuse Bestandteile eines  
Antriebs zum Heben und Senken einer Fahrzeugsüsterscheibe  
und Bestandteile einer Sensoreinheit zum Erkennen eines  
10 Aufpralls umfasst. Weiterhin umfasst das Gerät einen  
sogenannten GMR-Sensor zur Messung der Drehzahl eines  
Elektromotors des Antriebs, über den mittelbar die Lage  
eines Gelenkantriebs und die Position der Süsterscheibe  
erfassbar sind. Die Position der Süsterscheibe wird für  
einen Einklemmschutz ausgewertet.

15

#### Vorteile der Erfindung

Die Erfindung geht von der Erkenntnis aus, dass das  
20 Ausgangssignal eines für eine Druckmessung vorgesehenen  
Drucksensors, der zur Erkennung eines Seitenaufpralls auf  
das Fahrzeug dient, in starkem Masse von der Position eines  
beweglichen Fahrzeugteils, wie insbesondere einer in einer  
Fahrzeugsür angeordneten Scheibe, abhängig ist. Je nach  
25 Position des beweglichen Fahrzeugteils können sowohl die  
Amplitude als auch die Form des Ausgangssignals des  
Drucksensors derart nachteilig verändert sein, dass das  
Ausgangssignal des Drucksensors nicht mehr hinreichend  
schnell oder hinreichend genau auswertbar ist, um  
30 rechtzeitig auf eine kritische Unfallsituation reagieren zu  
können. Dieser Nachteil wird durch das Rückhaltesystem mit  
den Merkmalen des Anspruchs 1 vermieden. Die erfinderische  
Lösung bietet den großen Vorteil, dass eine sichere  
Erkennung eines Seitenaufpralls mittels eines Drucksensors  
35 praktisch unabhängig von der Position eines beweglichen

Teils des Fahrzeugs, wie insbesondere eines Fensters,  
ermöglicht wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass  
bei der Applikation eines für die Erkennung eines  
Seitenaufpralls vorgesehenen Drucksensors die Möglichkeit  
einer durch die Position des verstellbaren Fahrzeugteils  
hervorgerufenen Signalverringern nicht mehr durch eine  
zusätzliche Amplitudentoleranz für das Signal des  
Drucksensors berücksichtigt werden muss. Daher kann  
einerseits eine genauere Applikation erfolgen, während  
andererseits die Auslösezeiten auch im Feld garantiert  
bleiben, da ein verstellbares Fahrzeugteil, wie insbesondere  
ein geöffnetes Fenster nicht mehr zu einer Verzögerung bei  
der Auslösung führt. Durch die Erfassung der Position des  
verstellbaren Fahrzeugteils mit einem Positionssensor und  
die Verknüpfung des Ausgangssignals des Positionssensors mit  
dem Signal des Drucksensors wird eine sichere Auswertung des  
Drucksignals unabhängig von der Position des verstellbaren  
Fahrzeugteils ermöglicht. Auf besonders einfache Weise wird  
die Position beispielsweise eines Fensters in der  
Fahrzeugtür durch eine auf dem Fenster aufgebrachte Skala  
ermittelt, die von einem Positionssensor abgetastet wird.  
Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen  
der Erfindung ergeben sich aus den übrigen Unteransprüchen.

#### Zeichnung

Ausführungsbeispiele der Erfindung werden nachfolgend unter  
Bezug auf die Zeichnung näher erläutert. Dabei zeigt

Figur 1 das Blockschaltbild eines erfindungsgemäß  
ausgestalteten Rückhaltesystems,

Figur 2 die Scheibe einer Fahrzeugtür mit einem  
Positionssensor,

Figur 3 die Scheibe einer Fahrzeugtür mit einem  
Positionssensor

Figur 4 ein erstes Ablaufdiagramm,

Figur 5 ein zweites Ablaufdiagramm.

#### Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Figur 1 zeigt das Blockschaltbild eines erfindungsgemäß  
ausgestalteten Rückhaltesystems 1. Das Rückhaltesystem 1  
umfasst ein Steuergerät 13, das mit Rückhaltemitteln 14  
verbunden ist und diese steuert. Weiterhin umfasst das  
Rückhaltesystem 1 einen Drucksensor 11, der vorzugsweise im  
Innern einer Fahrzeugtür 2 angeordnet ist. Dieser  
Drucksensor 11 nimmt Druckschwankungen auf, die durch einen  
Seitenaufprall erzeugt werden. Weiterhin umfasst das  
Rückhaltesystem 1 wenigstens einen Positionssensor 10, der  
die Position eines beweglichen Teils des Fahrzeugs erfasst.  
Bei dem beweglichen Teil des Fahrzeugs handelt es sich  
insbesondere um eine in der Fahrzeugtür 2 angeordnete  
Scheibe 2.1. Bei dem beweglichen Teil des Fahrzeugs könnte  
es sich auch um ein Schiebedach oder das Dach eines  
Kabrioletts handeln, sofern deren Position das  
Ausgangssignal des Drucksensors 11 beeinflusst. Dieser  
Positionssensor 10 ist ebenfalls im Innern der Fahrzeugtür 2  
angeordnet. In Figur 1 ist die Scheibe 2.1 in zwei  
unterschiedlichen Positionen 2a und 2b dargestellt. In  
Position 2a ist die Scheibe 2.1 völlig geschlossen. In  
Position 2b ist die Scheibe 2.1 vollständig geöffnet.  
Schließlich umfasst das Rückhaltesystem 1 noch ein

Funktionsmodul 12, in dem, vorzugsweise in Gestalt einer Kennlinie 15, Korrekturwerte K als Funktion der Position Pos der Scheibe 2.1 abgelegt sind.

5 Die Betriebsweise des Rückhaltesystems 1 wird im Folgenden anhand der in Figur 4 und Figur 5 dargestellten Ablaufdiagramme erläutert. Dabei wird zunächst auf eine erste Betriebsphase eingegangen, die auch als „Lernphase“ bezeichnet werden kann. Diese erste Betriebsphase wird durch  
10 das in Figur 4 dargestellte Ablaufdiagramm erläutert. In einem ersten Schritt 40 wird ermittelt, wie sich die Position Pos der Scheibe 2.1 auf das Ausgangssignal des Drucksensors 11 auswirkt, wenn eine schnelle Druckänderung, beispielsweise durch Kompression des Volumens der  
15 Fahrzeugtür 2 stattfindet. Dabei wird zweckmäßig für jeden Türtyp eine Messreihe durchgeführt, in der Drucksignale des Drucksensors 11 in Abhängigkeit von der Position Pos der Scheibe 2.1 ermittelt werden. Die Position Pos der Scheibe 2.1 wird dabei durch den Positionssensor 10 erfasst.  
20 Vorzugsweise wird bei diesem Messvorgang eine nicht zerstörende Methode angewandt, indem beispielsweise die Fahrzeugtür 2 mit dem Aufprall eines Pendels beaufschlagt wird, während sich die Scheibe 2.1 in unterschiedlichen Positionen 2a, 2b befindet. Abgesehen von dem völlig  
25 geschlossenen Zustand 2a der Scheibe 2.1 und dem völlig geöffneten Zustand 2b können auch beliebige Zwischenpositionen messtechnisch erfasst werden. Aus dieser Messreihe lässt sich eine funktionale Abhängigkeit des Ausgangssignals des Drucksensors 11 von der Position Pos der  
30 Scheibe 2.1 in Gestalt eines Korrekturwerts K ableiten. Diese funktionale Abhängigkeit wird in einem zweiten Schritt 41 in Form einer Kennlinie 15 oder in Form von diskreten Kennwerten in dem Funktionsmodul 12 abgelegt.

Eine zweite Betriebsphase des Rückhaltesystems 1, die dem Fahrbetrieb des Fahrzeugs entspricht, wird im Folgenden unter Bezug auf das in Figur 5 dargestellte Ablaufdiagramm erläutert. Während des Fahrbetriebs überwacht der Drucksensor 11 den Druck im Inneren der Tür 2. Der Positionssensor 10 erfasst die Position Pos der Scheibe 2.1. In einem Schritt 50 erfasst der Drucksensor 11 einen plötzlichen starken Druckanstieg im Bereich der Fahrzeugtür 2. In dem folgenden Schritt 50 wird anhand des Ausgangssignals des Positionssensors 10 festgestellt, ob die Scheibe 2.1 geöffnet ist oder nicht. Ist die Scheibe 2.1 geschlossen, wird zu dem Schritt 51a verzweigt, der zu dem Schritt 54 führt. Dies bedeutet, dass das Ausgangssignal des Drucksensors unverändert dem Steuergerät 13 zugeführt wird, das dann entscheidet, ob ein Seitenaufprall stattfindet und ggf. Rückhaltemittel 14 zum Schutz der Insassen aktiviert. Wird dagegen in dem Schritt 51 festgestellt, dass die Scheibe 2.1 geöffnet ist, wird zu dem Schritt 51b verzweigt, der zu dem Schritt 52 führt. In dem Schritt 52 wird die genaue Position Pos der Scheibe 2.1 abgefragt, die von dem Positionssensor 10 ermittelt worden ist. In dem Schritt 53 wird ein in dem Funktionsmodul 12 abgelegter Korrekturwert K abgefragt, der dieser Position Pos der Scheibe 2.1 zugeordnet ist. Das mit diesem Korrekturwert K verknüpfte Drucksignal des Drucksensors 11 wird sodann in dem Schritt 54 dem Steuergerät 13 zugeleitet, das wiederum zu entscheiden hat, ob ein gefährlicher Seitenaufprall stattfindet und ob demzufolge Rückhaltemittel 14 zu aktivieren sind. Ist bei einem Seitenaufprall die Position Pos der Scheibe 2.1 bekannt, so kann das Drucksignal des Drucksensors 11 somit erfindungsgemäß im Crashfall durch Korrekturwerte K korrigiert werden, bevor das Signal in dem Steuergerät 13 weiter verarbeitet wird. Dies hat insbesondere den Vorteil, dass bei der Applikation die Möglichkeit einer durch die Position Pos der Scheibe 2.1



hervorgerufenen Signalverringern nicht mehr durch eine zusätzliche Amplitudentoleranz für das Signal des Drucksensors 11 berücksichtigt werden muss. Daher kann einerseits eine genauere Applikation erfolgen, während  
5 andererseits die Auslösezeiten auch im Feld garantiert bleiben, da ein geöffnetes Fenster 2 nicht mehr zu einer Verzögerung bei der Auslösung führt. Bei dem zuvor beschriebenen Ausführungsbeispiel der Erfindung wurde im wesentlichen darauf abgehoben, die Amplitude des  
10 Ausgangssignals des Drucksensors 11 in Abhängigkeit von der Position Pos der Scheibe 2 anzupassen, um den direkten Einfluss auf eine Druckschwelle zu korrigieren. In weiteren Ausführungsvarianten der Erfindung können zusätzlich auch andere Größen bei einem Korrekturwert K berücksichtigt  
15 werden, die sich ggf. mit der Position Pos der Scheibe 2.1 ändern. Insbesondere kann dies die Halbwertsbreite des Drucksignals des Drucksensors 11 sein. Anstelle einer in dem Funktionsmodul 12 abgelegten Kennlinie 15 kann auch ein mehrdimensionales Kennfeld Anwendung finden, in dem  
20 beispielsweise auch noch die Umgebungstemperatur als Korrekturwert für das Drucksignal des Drucksensors 11 berücksichtigt wird.

Gegebenenfalls erweist es sich als zweckmäßig, die eingangs  
25 beschriebene Lernphase, etwa im Rahmen vorgeschriebener Wartungsintervalle für das Fahrzeug, zu wiederholen, da sich, alterungsbedingt, abweichende Korrekturwerte einstellen können.

30 Im Folgenden werden, unter Bezug auf die Figuren 2 und 3 besonders zweckmäßige Ausführungsvarianten von Positionssensoren 10 beschrieben. Figur 2 zeigt eine erste Ausführungsvariante, bei der die Scheibe 2.1 an wenigstens einem Rand eine Skala 20 oder Markierungen trägt, die von  
35 dem Positionssensor 10 lesbar ist. Die Skala 20 kann

entweder auf die Scheibe 2.1 aufgeklebt, in das Glas der Scheibe 2.1 eingätzt oder mittels eines lithografischen Verfahrens hergestellt sein. Die Skala 20 kann linear oder logarithmisch sein. Das Ablesen der Skala 20 durch den Positionssensor 10 kann absolut oder inkremental erfolgen. Bei der Detektion der absoluten Position der Scheibe 2.1 kann auf bewährte Prinzipien zurückgegriffen werden. So kann beispielsweise der Positionssensor 10 über optische Abtastmittel für das Ablesen der Skala 20 verfügen. Weiterhin ist jedoch auch ein Positionssensor mit induktiven oder kapazitiven Abtastmitteln für die Skala 20 einsetzbar, wenn die Skala 20 entsprechend ausgebildet ist. In einer weiteren Ausführungsvariante, die anhand von Figur 3 näher erläutert wird, kann die Position der Scheibe 2.1 über eine Dickenmessung der Scheibe 2.1 erfolgen. Dazu ist, wie der Blick auf eine Seitenkante der Scheibe 2.1 in Figur 3 zeigt, die Scheibe 2.1 wenigstens in einem Randbereich keilförmig ausgebildet. Eine bestimmte Dicke der Scheibe 2.1 ist auf diese Weise eindeutig einem bestimmten Abstand von der unteren oder oberen Kante der Scheibe 2.1 zugeordnet. Durch Messung der Dicke der Scheibe kann daher die genaue Position Pos der Scheibe 2.1 ermittelt werden. Um die Dicke der Scheibe 2.1 zu bestimmen, kann der Positionssensor 10 beispielsweise über ein mechanisches Tastelement 30 verfügen, das in dem keilförmigen Bereich der Scheibe 2.1 auf der Oberfläche der Scheibe 2.1 aufliegt und je nach Dicke der Scheibe mehr oder weniger ausgelenkt wird. Die Auslenkung wird dann von dem Positionssensor 10 zweckmäßig in ein entsprechendes elektrisches Signal umgesetzt. In weiteren Varianten kann die Dicke der Scheibe mittels eines Ultraschallsensors oder mit interferometrischen Mitteln abgetastet werden.

In einer noch einfacheren Ausführungsvariante kann auch der Bewegungsablauf eines elektrischen Fensterhebers für die

5

Positionsbestimmung der Scheibe 2.1 ausgenutzt werden. Eine hinreichend genaue Positionsbestimmung der Position Pos der Scheibe 2.1 ist in der Regel nach einem einmaligen Kalibriervorgang möglich, bei dem zum Beispiel Umdrehungen eines Antriebsteils des elektrischen Fensterhebers der Position der Scheibe 2.1 zugeordnet werden.

## Bezugszeichenliste

5		
	1	Rückhaltesystem
	2	Fahrzeugschür
10	2.1	Scheibe
	2a	Position
	2b	Position
	10	Positionssensor
	11	Drucksensor
15	12	Funktionsmodul
	13	Steuergerät
	14	Rückhaltemittel
	15	Kennlinie
	20	Skala
20	30	Tastelement
	40	Schritt
	41	Schritt
	50	Schritt
	51	Schritt
25	52	Schritt
	53	Schritt
	54	Schritt
	K	Korrekturwert
	Pos	Position

5

## 10 Patentansprüche

1. Rückhaltesystem (1) für Fahrzeuginsassen mit  
Rückhaltemitteln (14), mit einem Steuergerät (13) für die  
Steuerung der Rückhaltemittel (14), sowie mit wenigstens  
15 einem in einem peripheren Bereich (Tür 2) eines Fahrzeugs  
angeordneten Drucksensor (11), dadurch gekennzeichnet,  
dass das Rückhaltesystem (1) weiterhin wenigstens einen  
Positionssensor (10) für die Messung der Position (Pos)  
wenigstens eines beweglichen Teils (Scheibe 2.1) des  
20 Fahrzeugs umfasst, wobei das Ausgangssignal des  
Positionssensors (10) mit dem Ausgangssignal des  
Drucksensors (11) verknüpfbar ist.
2. Rückhaltesystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
25 dass das Rückhaltesystem (1) ein Funktionsmodul (12)  
umfasst, in dem von der Position des beweglichen Teils  
(Scheibe 2.1) abhängige Korrekturwerte (K) abgelegt sind.
3. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
30 dadurch gekennzeichnet, dass das bewegliche Teil eine in  
der Fahrzeugtür (2) angeordnete Scheibe (2.1) ist, und  
dass der Positionssensor (10) in der Fahrzeugtür (2)  
angeordnet ist.

4. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Scheibe (2.1, vorzugsweise in einem Randbereich, mit einer Skala (20) versehen ist.

5

5. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Skala (20) auf die Scheibe (2.1) aufgeklebt ist.

10

6. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Skala (20) in die Scheibe (2.1) eingeätzt ist.

15

7. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Skala (20) derart ausgebildet ist, dass sie mit optischen Mitteln (Positionssensor 10) abtastbar ist.

20

8. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Skala (20) derart ausgebildet ist, dass sie mit induktiven oder kapazitiven Mitteln (Positionssensor 10) abtastbar ist.

25

9. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Scheibe (2.1) wenigstens in einem Randbereich derart keilförmig ausgebildet ist, dass ein Dickenwert der Scheibe (2.1) eindeutig einem definierten Abstand von einer Unter- oder Oberkante der Scheibe (2.1) zuordenbar ist.

30

10. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Positionssensor (10) Mittel für die Messung der Dicke der Scheibe (2.1) umfasst.

35

11. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Positionssensor (10) ein Tastelement (30) für die Abtastung der Dicke der Scheibe (2.1) umfasst.

5

12. Rückhaltesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Positionssensor (10) optische oder akustische Mittel für die Erfassung der Dicke der Scheibe (2.1) umfasst.

10

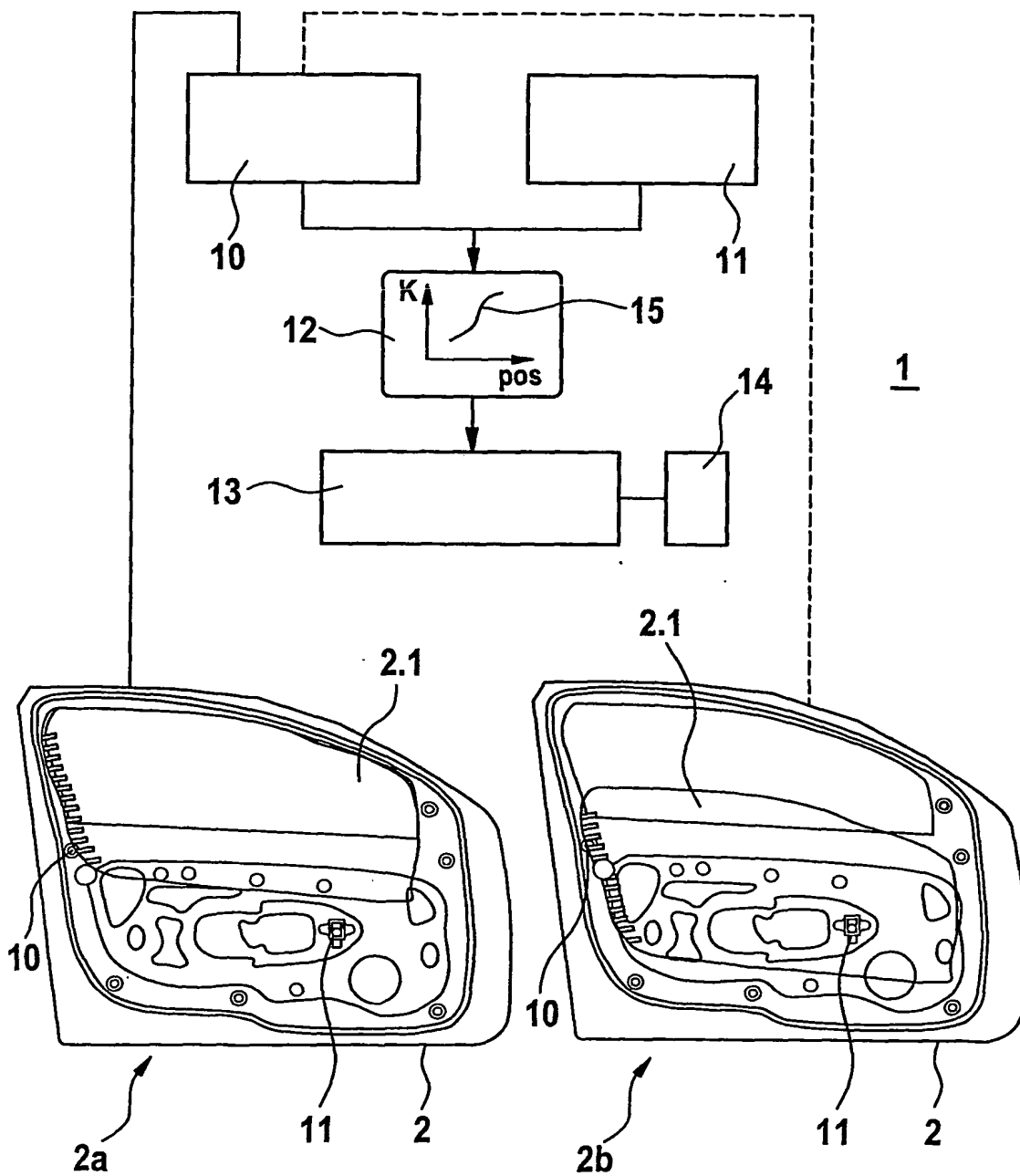
13. Verfahren für den Betrieb eines Rückhaltesystems nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in einer ersten Betriebsphase (Lernphase) von einem Drucksensor (11) von der Position eines beweglichen Teils (Scheibe 2.1) des Fahrzeugs abhängige Druckwerte erfasst werden, dass diesen Druckwerten Korrekturwerte (K) zugeordnet werden, dass die Korrekturwerte (K) in einem Funktionsmodul (12) abgelegt werden, und dass in einer zweiten Betriebsphase (Normalbetrieb) von dem Drucksensor (11) erfasste Druckwerte mit den in dem Funktionsmodul (12) abgelegten Korrekturwerten (K) verknüpft werden.

15

20

1 / 3

Fig. 1





2/3

Fig. 2

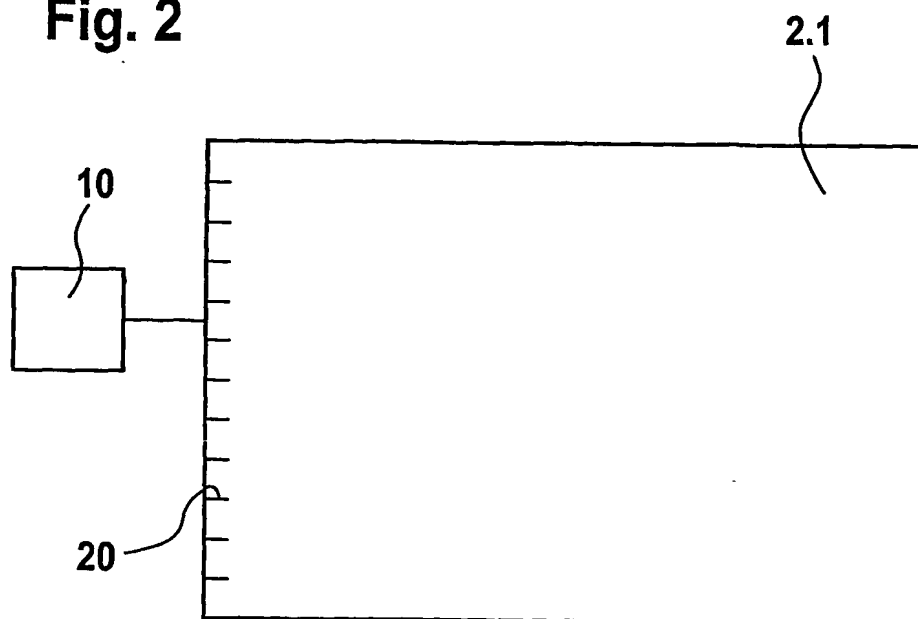
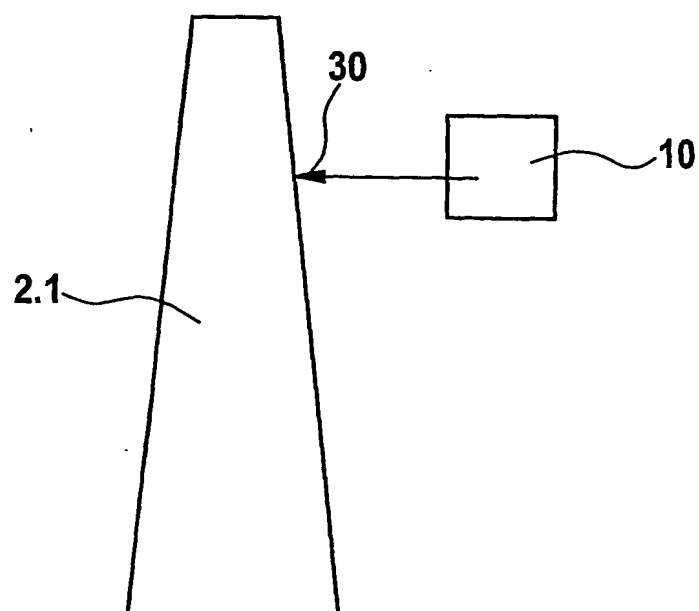
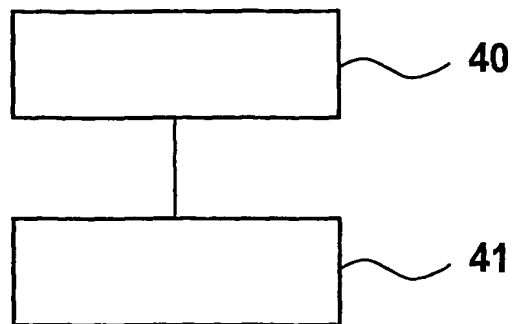
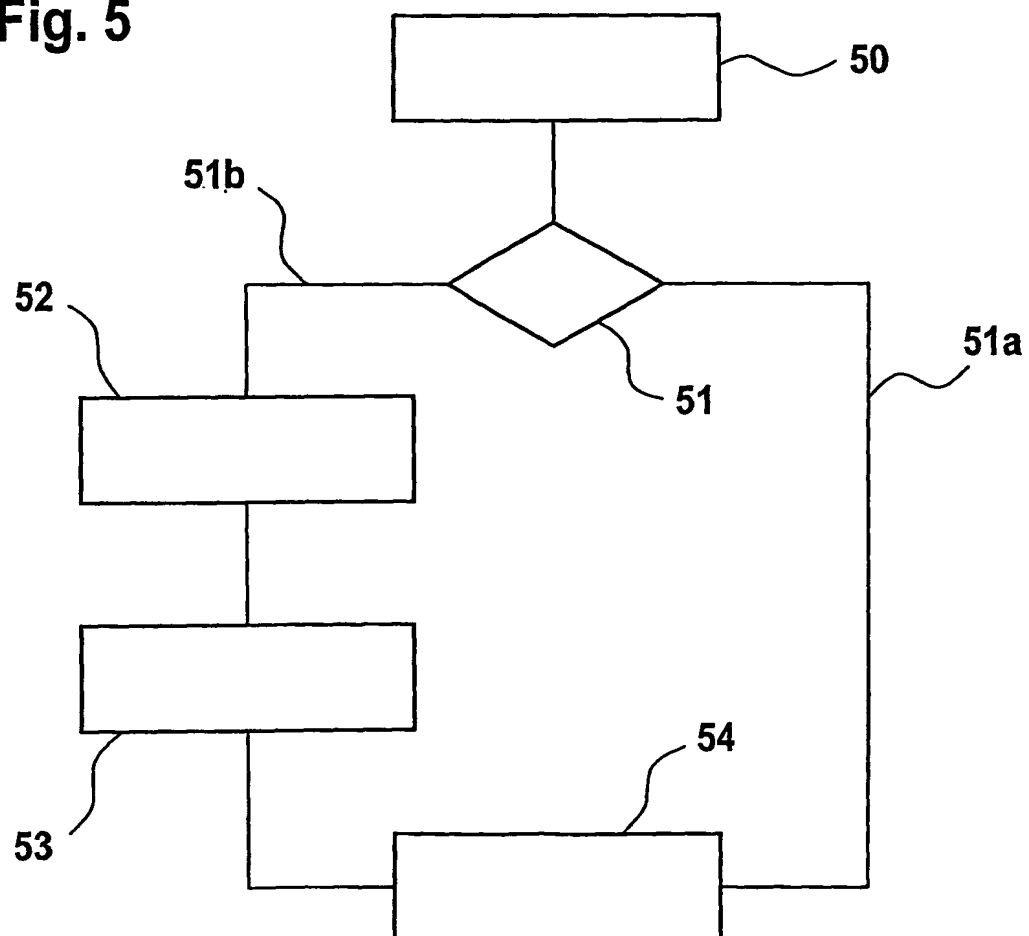


Fig. 3



3 / 3

**Fig. 4****Fig. 5**

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No  
PCT/DE2004/001599

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 B60R21/01

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60R B60J

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 195 04 353 A (TOKAI RIKI CO LTD) 7 September 1995 (1995-09-07) column 1, line 25 - column 2, line 7; figures	1-13
A	DE 101 06 311 A (SIEMENS AG) 22 August 2002 (2002-08-22) cited in the application paragraph '0001! - paragraph '0024!; figures	1, 13
A	DE 199 11 483 A (KOITO MFG CO LTD) 16 September 1999 (1999-09-16) column 2, line 52 - column 3, line 43; figures	1, 13
	----- -/-	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
- \*G\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

3 January 2005

Date of mailing of the international search report

13/01/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Daehnhardt, A

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE2004/001599

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	<p>DE 100 62 427 A (CONTI TEMIC MICROELECTRONIC) 4 July 2002 (2002-07-04) paragraph '0008! - paragraph '0011!; figures</p> <p>-----</p>	1, 13

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE2004/001599

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19504353	A	07-09-1995	JP 7242153 A	19-09-1995
			DE 19504353 A1	07-09-1995
			US 5547216 A	20-08-1996
DE 10106311	A	22-08-2002	DE 10106311 A1	22-08-2002
			WO 02064403 A1	22-08-2002
			DE 50200865 D1	23-09-2004
			EP 1360092 A1	12-11-2003
DE 19911483	A	16-09-1999	JP 11256920 A	21-09-1999
			DE 19911483 A1	16-09-1999
			US 6114820 A	05-09-2000
DE 10062427	A	04-07-2002	DE 10062427 A1	04-07-2002
			FR 2818214 A1	21-06-2002
			GB 2374186 A ,B	09-10-2002

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen  
PCT/DE2004/001599

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 B60R21/01

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RESEARCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 B60R B60J

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 195 04 353 A (TOKAI RIKAI CO LTD) 7. September 1995 (1995-09-07) Spalte 1, Zeile 25 - Spalte 2, Zeile 7; Abbildungen	1-13
A	DE 101 06 311 A (SIEMENS AG) 22. August 2002 (2002-08-22) in der Anmeldung erwähnt Absatz '0001! - Absatz '0024!; Abbildungen	1, 13
A	DE 199 11 483 A (KOITO MFG CO LTD) 16. September 1999 (1999-09-16) Spalte 2, Zeile 52 - Spalte 3, Zeile 43; Abbildungen	1, 13
A	DE 100 62 427 A (CONTI TEMIC MICROELECTRONIC) 4. Juli 2002 (2002-07-04) Absatz '0008! - Absatz '0011!; Abbildungen	1, 13

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*Z\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

3. Januar 2005

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

13/01/2005

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel (+31-70) 340-2040, Tx 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Daehnhardt, A

**INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT**

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE2004/001599

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19504353	A	07-09-1995	JP 7242153 A	19-09-1995
			DE 19504353 A1	07-09-1995
			US 5547216 A	20-08-1996
DE 10106311	A	22-08-2002	DE 10106311 A1	22-08-2002
			WO 02064403 A1	22-08-2002
			DE 50200865 D1	23-09-2004
			EP 1360092 A1	12-11-2003
DE 19911483	A	16-09-1999	JP 11256920 A	21-09-1999
			DE 19911483 A1	16-09-1999
			US 6114820 A	05-09-2000
DE 10062427	A	04-07-2002	DE 10062427 A1	04-07-2002
			FR 2818214 A1	21-06-2002
			GB 2374186 A , B	09-10-2002